

中国水运史丛书

贵州航运史

(现代部分)

人民交通出版社

中国航海史研究会

顾	问	李 清	李维中	贺崇升	贵义和
		魏启宇	马志义	鞠殿海	丁子纲
		杨 熠	卢其昌		
主 任 委 员		高镇都			
副主任委员		李宝生	汪秉康	庞柏林	徐华强
		黄 强	傅国民	赖定荣	

贵州省交通厅史志编审委员会（一）

主	任	杨守岳				
副	主	任	邓时恩			
顾	问	卢绍善	王燕玉	周光明		
委	员	唐治文	陈朝荣	夏润泉	孙国锐	
		卫祖森	刘书年	李立国	张敦嘉	
		龙瑞坤	邓绍虞	冯朝俊		

贵州省交通厅史志编审委员会（二）

主	任	卢万里				
副	主	任	许德友	邓时恩		
顾	问	卢绍善	王燕玉	周光明		
委	员	吕崇勋	龚明福	刘永凯	熊世龙	
		邓绍虞	冯自强	林慧军	夏润泉	
		陈朝荣	何崇统	廖国平		

《贵州航运史》（现代部分）编写人员

主 编 廖国平
编写人员 郭荣璋 张远金 王凯和 阳育新
廖国平

出版说明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等。

2. 内河航运史：包括各省（市）、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限统一按：鸦片战争（1840 年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949 年 10 月 1 日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者、具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书原则上由人民交通出版社公开出版，统一采用大 32 开本精装印制。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省（市）、自治区内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本书的编撰、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的结晶。

中国水运史丛书

总 序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已有 5000 年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件十分优越。大陆海岸线长 18000 多公里，河流 5000 多条，总长 42 万多公里，有大小湖泊 900 多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。浙江省河姆渡出土的木桨证明，在距今 7000 多年前，中国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，中国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是中国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是中国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和 7 次下西洋，组建了 200 多艘海船，2 万多人的庞大船队，历访了 30 多个国家和地区，这是中国航海史上的壮举，使中国古代航海事业走上了鼎盛时期。

中国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章。早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻、合浦港，已与国外有繁忙的海上

通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。元代曾在中国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港”。长江沿岸的扬州港兼有海河港口的性质，唐朝已是相当发达的国家贸易港了，当时大食、波斯的航海侨居者有数千人众。“天下三分明月夜，二分无赖是扬州”，可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

中国内河航运的发展，与中国文明史更有着密切联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古代很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是中国繁荣富庶之地。中国运河建设的光辉历史是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖的邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北，长达 1700 余公里的大运河。这条运河从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者天下！中国水运事业，在压迫中求生存，在反抗中求发展。1873 年 1 月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早的产业工人之一的海员，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，

从小到大，现在已建设成了一支拥有各种船型的~~海洋~~船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施；集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过复杂的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶。历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好教材。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。中国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输

上的伟业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。

把几千年的水运史，分门别类、编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史、长江航运史、运河史、招商局史、民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实认真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根结底，是为了开创新的历史。当前，中国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，谱写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

前 言

河流是人类文明的摇篮。在社会运输能力上，古今中外，水运都处于重要地位。贵州属内陆山地，交通不便，水运是最早依赖的运输方式之一，对省区疆域开发、社会经济进步，起过较大作用。现代铁路、公路、航空运输空前进步，水运仍然是综合运输体系中不可缺少的组成部分。

河流的水运条件是无可多得的自然资源。随着运输紧张形势的缓解，今后交通建设，必将更加强调国土开发的合理布局、自然资源的综合利用和生态环境的严格保护。发展水运对自然环境改变有限，利用资源而不消耗资源，能耗少，污染轻，其优越性必会重新引起重视。放弃开发，是对自然资源的浪费；另兴土木，无异于搞重复建设。在历史上，水运虽有兴衰起伏，但总体上是发展的。因此，进入 21 世纪，贵州在大规模建设陆运和空运设施的同时，航运也必将会有一个新的发展。

我国是一个文献记载不间断的国家，崇尚“存史资治”。江泽民主席曾说过：编史修志“是承上启下，继往开来，服务当代，有益后世的千秋大业”。新中国建立以来，社会主义建设取得辉煌成就，贵州航运面貌也发生重大变化，记述这一时期的历史是我们这一代人的神圣责任。《贵州航运史》是《中国水运史丛书》的组成部分，是交通部、中国航海学会统一布置编写的。我们为有机会参与这一有意义的工作感到荣幸，对指导、支持我们工作的上级机关和有关部门的领导、专家、学者和工作人员，表示衷心的感谢。

研究历史，目的在于总结经验教训，探索事物发展规律，借鉴把握未来。读史可以认识社会、了解国情、唤起忧患意识。所

谓“前事不忘，后事之师”，“以古为镜，可知兴替”。《贵州航运史》（现代部分）的出版，是贵州交通运输系统“两个文明建设”的又一成果，对航运事业未来的发展定有助益。当然，对我国现代史的研究还只是开始，航运技术经济史更是拓荒之著，许多方面还必须进一步深入。我们希望有更多的人继续从事这方面的研究，提出宝贵意见，以便今后再版时增补修正。

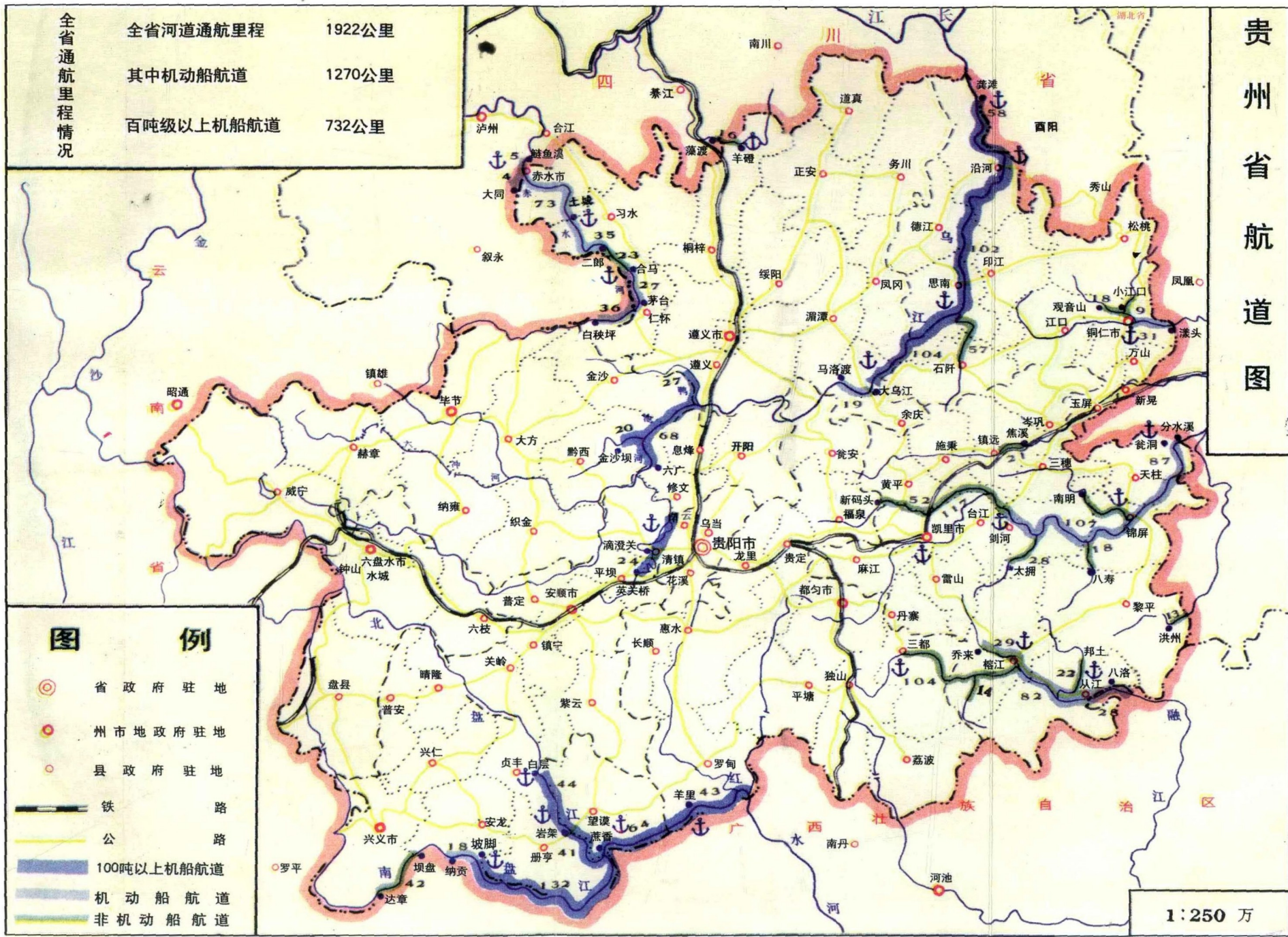
参加编写本书的都是年过花甲的老同志。十余年来，他们甘于冷寂，不分寒暑，努力耕耘；殚精竭虑，苦心求索，反复修正。不少人已是白发苍苍，有几位已看不到本书付梓了。他们的奉献精神很值得我们学习和称道，在此表示深切怀念。

贵州省交通厅厅长 卢万里

贵州省航道图

全省通航里程情况

全省河道通航里程	1922公里
其中机动船航道	1270公里
百吨级以上机船航道	732公里



图例

- ⊙ 省政府驻地
- 州市政府驻地
- 县政府驻地
- 铁路
- 公路
- 100吨以上机船航道
- 机动船航道
- 非机动船航道

1:250 万

目 录

出版说明.....	1
总序.....	1
前言.....	1
绪论.....	1

现 代 部 分

(1949 年 11 月 15 日~1990 年)

第一章 国民经济恢复和“一五”时期贵州航运的恢复发展 (1949 年 11 月 15 日~1957 年)	7
第一节 贵州解放初期的航运业.....	8
一、土匪暴乱对航运事业的破坏.....	8
二、水运对进军、剿匪的支援.....	9
三、水上民主改革	10
四、国民经济恢复时期的运力和运量	12
第二节 木帆船运输业的社会主义改造	14
一、个体木帆船的编组互助	14
二、水上运输的合作化运动	16
三、集体运输业经营管理的初步探索	21
第三节 航运管理体制的建立和行业管理的起步	23
一、管理机构组建	23
二、“三统”管理的推行.....	27
三、水路运输安全管理的开端	29
四、运价的厘订和实施	30

第四节	水运工程建设的广泛开展及航道普查	36
一、	打通断航滩险的整治工程	36
二、	开辟拖轮航道的整治工程	40
三、	其他河段及支流的整治工程	44
四、	码头和助航设施的修建	50
五、	航道的首次普查	54
第五节	“一五”时期运量的增长及拖轮运输的兴办	57
一、	客货运量的大幅度增加	57
二、	各河粮运及省际协作	60
三、	其他物资的运量	64
四、	拖轮运输的兴办及遇到的困难	67
第六节	建国初期的船舶及修造业	69
一、	各河船型的多样性	69
二、	船舶修造业的集体化	73
三、	木帆船的初步改良	74
第二章	“大跃进”与调整时期贵州航运的起伏变化	
	(1958~1965 年)	77
第一节	运量的起落和运力的增减	78
一、	三年“大跃进”后粮食运量的下降	78
二、	其他主要货种运量的波动	83
三、	各河客运的发展	87
四、	兴办拖驳运输的热潮	89
五、	木帆船运力与航运从业人员的变化	92
第二节	生产资料所有制和航运管理体制的变革	94
一、	木船运输合作社的并“大”转“公”	94
二、	集体所有制的恢复和运输社的整顿	97
三、	航运管理体制的频繁变动	100
四、	“支农转轨”中的调整工作	102
第三节	企事业合一体制下的航运管理	105
一、	拖驳运输的经营	105

二、水运安全规章制度的制定和推行·····	109
三、客货运价的调整·····	111
第四节 水运工程建设的成就及经验教训·····	116
一、乌江干流的整治及三大断航险滩的打通·····	116
二、清水江支流的广泛疏炸及干流拖轮航道的 继续开辟·····	127
三、南、北盘江，红水河的初期工程及绝险石滩 ——虎跳石的整治·····	131
四、其他河流的航道建设和养护工程·····	135
五、助航设施的广泛布设与码头装卸工具的革新·····	138
六、渠化工程勘测的开展及整治技术经验的总结·····	143
第五节 水运工业的建立及适航船舶的试制·····	145
一、国营思南船厂的创办·····	145
二、航运公司船厂（所）的组建及各河兴办船厂的 起落·····	149
三、木帆船技术改良的高潮·····	151
四、乌江机动船运行方式的改进及适航船舶的诞生·····	154
第三章 十年动乱中贵州航运的曲折历程 (1966~1976 年) ·····	160
第一节 “文革”对航运事业的冲击·····	161
一、行业管理的瘫痪及省级机构的撤销·····	161
二、动乱的升级和生产秩序的大乱·····	163
三、规章制度的否定及其后果·····	166
四、“文革”后期省级航运机构的重组及行业管理的 恢复·····	167
第二节 闸坝碍航危害的加剧·····	169
一、断航闸坝的增多·····	169
二、闸坝碍航造成的恶果·····	173
三、邻省闸坝对贵州航运的窒碍·····	175
四、为解决闸坝碍航所作的努力·····	176

第三节	适航机动船的增加及其运力比重的上升·····	178
一、	乌江客货轮的不断改进·····	178
二、	赤水河拖轮的改进和客货轮的试制·····	182
三、	各河小型机动船的发展和运力结构的变化·····	186
第四节	运输生产的曲折发展·····	188
一、	运量的下落及“文革”后期各河运输生产的恢复··	188
二、	乌江航行的两项新记录及石油运输设备的改进····	193
三、	“赤天化”超限设备运输任务的完成·····	195
第五节	“文革”时期的水运工程建设·····	198
一、	乌江机动船航道的延伸和保畅工程·····	198
二、	为建设“赤天化”而进行的水运工程·····	208
三、	清水江特大洪水前后的工程建设·····	219
第六节	在动乱中继续发展的水运工业·····	223
一、	不断创新前进的思南船厂·····	223
二、	赤水船厂的振兴及其新的机遇·····	228
第四章	改革开放以来贵州航运的开拓与探索	
	(1977~1990 年)·····	231
第一节	航运体制的调整及管理工作的加强·····	232
一、	管理体制的调整·····	232
二、	运输市场的放宽搞活与治理整顿·····	235
三、	运价管理与调整·····	239
四、	内河交通安全工作的加强·····	243
五、	船舶检验工作的加强·····	248
六、	职工教育和人员培训工作进一步开展·····	250
七、	规费的征收和管理·····	252
八、	通讯网络的建立·····	254
第二节	水路运输的多方位开拓·····	256
一、	化肥运输专线的建立·····	256
二、	长江下游直达运输的实现·····	260
三、	珠江水系河流的复航、试运及省外航线的延伸····	266

四、个体船舶运输的崛起·····	269
五、红枫湖旅游运输的创办·····	271
六、航运发展的新局面·····	272
第三节 航运企业的发展变化与经营机制改革的探索·····	276
一、企业的恢复性整顿·····	276
二、省属企业的全面整顿·····	278
三、改革初期航运企业面临的困难·····	280
四、承包经营责任制的推行·····	282
第四节 水运工程建设的新进程·····	286
一、乌江渡水库蓄水截流期航道的突击疏炸 与绞滩机的改造·····	286
二、“两江一河”近期复航工程的实施·····	288
三、赤水河中游的整治及滑坡断航的疏通·····	294
四、清水江的继续整治及工程重点的转移·····	296
五、羊蹬河的蓄水助航工程·····	299
六、锦江碍航闸坝的复航工程·····	301
七、以工代赈资金的使用及工程建设·····	304
第五节 各项考察、前期工作和学术活动的开展·····	309
一、第二次航道普查和初次港口普查·····	309
二、新一轮航运规划的编制·····	315
三、“两江一河”的两次航运开发考察·····	318
四、乌江流域经济发展战略研究及航道建设的 前期工作·····	321
五、渠化赤水河的呼声及可行性研究成果·····	323
六、学会的建立及活动的开展·····	326
第六节 水运工业的发展和技术进步·····	328
一、船舶修造能力的增强·····	328
二、船舶性能的继续改进·····	334
三、船舶修造任务的起伏变化·····	334
四、船舶节能活动的开展·····	347